

Einleitung in die Ad-hoc-Gruppe: Über den Wolken wird die Freiheit nicht grenzenlos sein. Entgrenzung des inneren und äußeren Naturverhältnisses von Berufstätigen am Beispiel des Luftverkehrs

Dunkel, Wolfgang

Veröffentlichungsversion / Published Version

Konferenzbeitrag / conference paper

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Dunkel, W. (2008). Einleitung in die Ad-hoc-Gruppe: Über den Wolken wird die Freiheit nicht grenzenlos sein. Entgrenzung des inneren und äußeren Naturverhältnisses von Berufstätigen am Beispiel des Luftverkehrs. In K.-S. Rehberg (Hrsg.), *Die Natur der Gesellschaft: Verhandlungen des 33. Kongresses der Deutschen Gesellschaft für Soziologie in Kassel 2006. Teilbd. 1 u. 2* (S. 4631-4632). Frankfurt am Main: Campus Verl. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-360496>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

Einleitung

Wolfgang Dunkel

1974 konnte Reinhard Mey mit seiner frisch erworbenen Privatpilotenlizenz noch davon singen, dass über den Wolken (und damit jenseits gesellschaftlicher Zwänge, aber im Kontakt mit der Natur) die Freiheit ja wohl grenzenlos sei, weil doch Kummer und Sorgen darunter verborgen blieben. Ähnliche Attribute hafteten lange Zeit auch der Arbeit derer an, die sich beruflich in die Lüfte erheben: Flugbegleiter und Pilot galten als Traumberufe, weil sie einen Ausbruch aus räumlichen Begrenzungen versprachen und dabei mit hoher Beschäftigungssicherheit und (im Falle der Piloten) einer sehr guten Bezahlung verbunden waren. Die Arbeit des fliegenden Personals im kommerziellen Luftverkehr erschien damit all dem enthoben, was die gesellschaftliche Prägung von Erwerbsarbeit ausmacht. Es ist deshalb auch nicht verwunderlich, dass sich die Arbeitssoziologie bislang kaum um diese Beschäftigtengruppen und auch kaum um die Luftverkehrsbranche insgesamt gekümmert hat.

Seit einigen Jahren lassen sich jedoch im Zuge der Deregulierung des Luftverkehrs und der Etablierung der *Low Cost Carrier* Entwicklungen beobachten, die diese Beschäftigtengruppen in dramatischer Weise in das Zentrum gesellschaftlichen Wandels rücken: markoliberalen Komponenten und technologische Rationalisierung gewinnen an Bedeutung, das Verhältnis von Arbeit und Leben gerät unter neuen Balancierungsdruck, bisherige professionell-elitäre Schutzräume lösen sich bei zugleich sinkendem Berufsstatus auf. All dies vollzieht sich im Kontext rasanter Veränderungen in der Luftfahrtbranche (das Entstehen neuer Unternehmen, Unternehmensfusionen, Entstehen neuer Konkurrenzen, dramatischer Anstieg des Rationalisierungsdrucks) wie im Nutzungsverhalten der Flugreisenden (Flugreisen stellen keine exklusive Form des Reisens mehr dar, sondern werden alltäglich; entsprechend ändert sich die Zusammensetzung der Fluggäste).

Richtet man die Interpretationsperspektive einer zunehmenden »Entgrenzung« der Lebens- und Arbeitsverhältnisse in modernen Gesellschaften, so wie sie in den letzten Jahren in der Arbeits- und Industriesoziologie entwickelt worden ist und in den dort zu verortenden Diskursen eine zentrale Rolle spielt, auf den Bereich der Arbeit im Luftverkehr, wird die Einseitigkeit dieses Konzeptes deutlich: Prozesse der Entgrenzung erklären sich in der Arbeits- und Industriesoziologie auf der Folie einer tayloristischen Arbeitsorganisation, die hinsichtlich Arbeitszeit, Arbeitsinhal-

ten, Arbeitsort, der Trennung von Kopf- und Handarbeit, hierarchischer Über- und Unterordnung klare Grenzen aufweist. Für die Beschreibung der Arbeit von Piloten und Flugbegleitern war diese Folie in einigen Dimensionen wie Arbeitszeit oder Arbeitsort jedoch nie zutreffend. Gleichwohl lassen sich die gegenwärtigen Veränderungen durchaus als Prozesse der Entgrenzung fassen. Es zeigt sich aber, dass noch genauer bestimmt werden muss, worauf sich Entgrenzung hier bezieht.

In den Debatten der Ad-hoc-Gruppe ist diese Neubestimmung darauf ausgerichtet, Entgrenzung in Bezug auf das Verhältnis von Beschäftigten zur Natur näher zu untersuchen. Dies umfasst sowohl den Bezug zur »inneren« Natur (Emotionen, Körper, Psyche) wie auch zur »äußeren« Natur (die Umwelt); und dies umfasst sowohl die »erste« Natur wie auch die »zweite« Natur des Menschen: die Technik und die menschlichen Artefakte.

Anhand des Luftverkehrs und der in diesem Bereich agierenden Subjekte können Entgrenzungen im Verhältnis zur ersten und zweiten Natur in vielfacher Weise thematisiert werden: Die individuell zu leistende Überlistung des Biorhythmus (Wechsel der Zeitzonen bei Langstreckenflügen), die Gefühlsarbeit der Flugbegleiter in Auseinandersetzung mit schwierigen Kunden, die technische Vermittlung der Wahrnehmung der äußeren Natur im Cockpit, die Auflösung der Trennschärfe einer männlichen Piloten- und einer weiblichen Flugbegleiter-Kultur, der Einzug ökonomischer Kriterien in den Arbeitsalltag des Flugpersonals und damit der Siegeszug des Marktes auch über den Wolken, die Zerstörung der Biosphäre durch die vehementen Zunahme des Flugverkehrs u.v.a.m.

Die folgenden Beiträge versuchen einigen Aspekten des inneren und äußeren Naturverhältnisses in der Erwerbsarbeit am Beispiel der Arbeit im Luftverkehr nachzugehen. Dadurch soll auf der einen Seite das Konzept der Entgrenzung weiterentwickelt werden; auf der anderen Seite wird damit begonnen ein neues Forschungsfeld für die Arbeits- und Industriesoziologie zu erschließen.

Auf der Basis der Beiträge zur Ad-hoc-Gruppe wird 2007 ein Herausgeberband zu Arbeit, Organisation und Technologie im Luftverkehr erscheinen.